Sähköinen liikenne
E-mobility

27.10.2021

Ympäristövaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä U53/2021 vp eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Kiitämme mahdollisuudesta esittää näkemyksiämme otsikon aiheesta

Vaihtoehdosta valtavirraksi

Liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa koskeva direktiivi 2014/94/EU käynnisti muutoksen kohti puhtaampaa liikennettä liittäen Suomenkin osaksi jakeluinfrastruktuurikehitystä. Kansallinen laki saattoi direktiivin voimaan 2017.

Vuonna 2017 sähköisen liikenteen kasvulukemat olivat vaatimattomia, emmekä ehkä osanneet ennustaa kehityksen voimistuvan sellaiseksi kuin sen tänään koemme. Suomessa ensirekisteröitävistä autoista jo noin kolmannes on täyssähköisiä ja koko ladattavien sähköautojemme kanta oli syyskuun lopussa n. 88 500 autoa. 100 000 auton raja ylittynee muutamassa kuukaudessa.

Suotuisaan kehitykseen ovat vaikuttaneet päästönormit, autojen saatavuuden parantuminen, autoilijoiden positiiviset kokemukset, hankintatuet sekä erityisesti latauspisteiden hankintaa edistäneet avustukset.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan periaatepäätöksen mukainen tavoiteltava sähköautokanta ja sen myötä saavutettavat kansalliset liikenteen päästövähennykset ovat yhä realistisemmalla pohjalla.

Sähköisen liikenteen kasvu on näkynyt myös kokonaan uuden yritystoiminnan syntynä erityisesti latauspalveluissa ja -teknologiassa. Globaali kysyntä on avoinna suomalaisille osaajille.

Sähköinen liikenne on noussut 5 vuodessa vaihtoehdosta uusien autojen teknologiseksi valtavirraksi ja nyt on oikea ajankohta varmistaa, ettei puhtaamman henkilöautokannan kasvu tai raskaamman liikenteen sähköistyminen jumitu puutteelliseen latausinfrastruktuuriin.

Ennustettava toimintaympäristö

Puhtaampaan liikenteeseen siirtymisen tapahtuessa valtaosin sähköistämällä on välttämätöntä huolehtia infrastruktuurin kehittymisestä vastaamaan tarvetta.

Infrainvestoinnit ovat pitkävaikutteisia ja niiden läpivienti edellyttää pitkäjänteistä suunnittelua. Olennaisinta on kuitenkin kaikille toimijoille ennustettava toimintaympäristö, joka mahdollistaa riskinoton ja siirtymän uusiin teknologioihin.

Sähköinen liikenne ry

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

Toimintaympäristön vakautta edistetään parhaiten riittävän pitkäjänteisellä ja ennustettavalla säätelyllä sekä kannusteilla.

On ehdottoman tärkeää huolehtia ajoneuvojen EU-päästönormien johdonmukaisesta kehittämisestä horjuttamatta strategiaa ja investointeja, jotka ovat avainasemassa puhtaampaan liikenteeseen siirtymisessä.

Latausinfrastruktuuria koskevat EU-tasoiset vähimmäisvaatimukset ovat tukeva pohja infrainvestoinneille.

Latausinfrastruktuuria nyt ja tulevaisuudessa

Latausinfrastruktuurin tarkoituksena on taata sähköiselle liikenteelle tarkoituksenmukainen palvelutaso ja mahdollistaa sujuva liikkuminen. Sijoittamalla latauspisteet tarvetta vastaavasti maksimoidaan päästöttömien kilometrien määrä.

TEN-T ydintieverkkoa ja kattavaa tieverkkoa koskeva sähköajoneuvojen latausverkostoasetus on monelta osin tarkoituksenmukainen.

- Latauskenttien sijoittuminen 60 – 100 km välein takaa latauksen saatavuuden ja joustavan matkanteon.
- Latauskenttien tehomitoituksen minimiarvot (300… 600kW henkilöautoille ja 1400kW… 3500kW raskaammalle liikenteelle) toimivat sähköverkon pitkäjänteisen kapasiteettimitoituksen pohjana.
- Latauskentille asennettavien latauspisteiden teho (150kW henkilöautoille ja 350kW raskaammalle liikenteelle) on riittävä myös tulevaisuuden ajoneuvojen kannalta.
- Latauspisteiden lisääminen latauskentille tarvelähtöisesti on järkevää ja kustannustehokasta
- Latauskenttien rakentamisen ajoittuminen vuosille 2025 - 2035 mahdollistaa latausnopeuksien kasvun ja yhä raskaamman ajoneuvokaluston sähköistämisen.
- Digitaaliset alustat ja mobiilisovellukset mahdollistavat kuluttajille sujuvan käytön kustannustehokkaasti ja teknologian kehittyessä myös käyttäjän automaattisen käyttäjän tunnistamisen.

Latausinfraa koskevassa ehdotuksessa olisi perusteltua tarkistaa seuraavia kohtia:

- Asetusehdotuksen täyssähköautokohtainen 1kW laustehomitoitus johtaisi alimitoitukseen eikä edistäisi sujuvaa matkantekoa latausnopeuksien jäädessä alhaisiksi.
    - Tehoraja voidaan sisällyttää asetukseen minimivaatimuksena, mutta sen perusteella ei voida tehdä sähköistä liikennettä aidosti edistäviä ratkaisuja.

- Latauskenttien välimatkoihin ja sijoitteluun tarvitaan kansallista joustoa, jolla vastataan erityisesti raskaamman liikenteen ja logistiikkaliiketoiminnan tarpeisiin. Tämä joustomahdollisuus on tarpeen erityisesti investointien kohdistamisessa oikein harvemmin liikennöidyillä tieosuuksilla.
    - Latauskenttien tulee voida sijoittua vastaamaan henkilöautoliikenteen tarvetta
    - Raskaamman liikenteen latauskenttien tulee sijoittua vastaamaan logistiikkaliiketoiminnan tarpeita

- Raskaamman liikenteen terminaalien tulisi sisältyä potentiaalisten latauskenttien sijoitusvaihtoehtoihin
    - Raskaamman liikenteen terminaalit ovat nykyisen logistiikkaliiketoiminnan solmukohtia ja luontevia sijoituspaikkoja myös latauskentille

- Maksuvaihtoehtojen tulee olla mahdollisimman joustavia
    - Tavanomaiset maksuvälineet, kuten maksukortti latauslaitekohtaisella lukijalaitteella on erittäin kallis ratkaisu. Uusien digitaalisten maksuratkaisujen tulee olla ensisijaisia.

Kansallinen suunnitelma maksimoi päästöttömät kilometrit tieliikenteessä

Asetusta toteuttava kansallinen suunnitelma rakentuu nykytila-arvion, kansallisten tavoitteiden kuten fossiilittoman tieliikenteen periaatepäätöksen sekä mahdollisten kansallisten joustojen pohjalta ja mahdollistaa tarkoituksenmukaiset investoinnit ja kansallisten päästövähennykset.

Suunnitelman toteutuminen on tarpeen varmistaa kansallisin toimenpitein ja kannustein.

Kansalliseen suunnitelman hyvät periaatteet

- Latausverkostoa laajennetaan tarvelähtöisesti palvelutason ylläpitämiseksi
- Liiketoiminnan tarpeet ja alueellinen kattavuus sovitetaan yhteen
- Latauskenttien sijoittelu on joustavaa – latauspisteet rakennetaan sinne, missä ne tulevat käyttöön maksimoiden päästöttömät kilometrit
- Kansalliset toimenpiteet edistävät latausinfrastruktuuria sähköautokannan tarpeita vastaavasti.

Lisätiedot:

Heikki Karsimus
Johtava asiantuntija, liikenne ja teknologiat
Sähköinen Liikenne ry
heikki.karsimus@teknologiateollisuus.fi

Matti Rae
Hallituksen puheenjohtaja
Sähköinen liikenne ry
matti.rae@raecom.fi